

平成 22 年 3 月 31 日

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構 中期計画（第 2 期）

独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構（以下「機構」という。）は、独立行政法人通則法（平成 11 年法律第 103 号）第 30 条第 1 項の規定に基づき、国土交通大臣から指示を受けた平成 22 年 4 月 1 日から平成 25 年 3 月 31 日までの期間における機構が達成すべき業務運営に関する目標（以下「中期目標」という。）を達成するための計画（以下「中期計画」という。）を以下のとおり定める。

なお、本中期計画は、現行制度を前提としたものであり、高速道路の原則無料化等を踏まえた機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、本中期計画を適時に見直す。

業務運営の効率化に関する目標を達成するためとるべき措置

1 組織運営の効率化

機構は、効率的な業務運営を行うために機動的な組織運営を図り、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務の実施において、社会経済情勢の変化に的確に対応する。

このため、組織の運営について、以下のとおり取り組むとともに、業務や組織の在り方について継続的に点検を行い、機動的に見直しを行う。

法人の権限及び責任の明確化、透明性及び自主性の向上等に対応した組織の整備

社会経済情勢の変化に対し機動的に対応できる組織の整備

2 業務リスクの管理

機構が、社会経済情勢の変化に機動的に対応し、高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、会社（高速道路株式会社法（平成 16 年法律第 99 号。以下「道路会社法」という。）第 1 条に規定する会社をいう。以下同じ。）による新設、改築等に伴う債務の返済等の業務を適切に実施するためには、的確な業務リスクの管理を行うことが必要であり、そのために以下の取組を徹底する。

会社との協定の締結に当たっては、関係機関の協力を得て、金利、交通量、経済動向等の見通しについて最新の知見に基づき十分に検討するとともに、従前の高速道路事業の実施状況も踏まえつつ、適正な品質や

管理水準が確保されることを前提とした上で、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等を定める。

金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。

また、おおむね5年ごとに、独立行政法人日本高速道路保有・債務返済機構法（平成16年法律第100号。以下「法」という。）第12条第1項の業務の実施状況を勘案し、協定について検討を加え、これを変更する必要があると認めるとき又は大規模な災害の発生その他社会経済情勢の重大な変化があり、これに対応して協定を変更する必要があると認めるときは、債務の返済等が確実かつ円滑に行われるとともに、高速道路の管理が適正かつ効率的に行われるよう、機構の組織・業務に関する検討の進捗に応じて、会社と協議の上、適切に対応し、必要に応じて協定を変更する。その際、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理の内容、貸付料の額及び貸付期間、会社が徴収する料金の額及びその徴収期間、会社から引き受けることとなる債務の限度額等の見直しその他の措置を講ずる。さらに、これに基づき、業務実施計画（法第14条第1項に規定する業務実施計画をいう。以下同じ。）を見直す。また、貸付料の額又は会社が徴収する料金の額が、法第17条に規定する貸付料の額の基準又は道路整備特別措置法（昭和31年法律第7号。以下「措置法」という。）第23条に規定する料金の額の基準に適合しなくなったと認める場合その他業務等の適正かつ円滑な実施に重大な支障が生ずるおそれがある場合においても、必要に応じて、会社と協議の上、協定を変更するなど、適切な措置を講ずる。

なお、平成20年11月の交通需要推計によれば、現行協定の前提となった交通需要推計よりも今後交通量が減少傾向にあることが示されており、今後、高速道路料金収入の減少など、道路資産の貸付料に対する影響が認められる場合には、新規引受債務の限度額等について精査し、債務返済計画を見直す。その際、計画管理費については、前中期目標期間中において、3年連続で3%から5%程度、実績が計画を下回っていることから、道路が常時良好な状態に保たれるよう留意しつつも、その算定を厳格に行う。

債務返済に係る借換資金等の資金調達に当たっては、将来の借換えに伴う金利上昇リスクを軽減することに加え、支払利子を圧縮する観点から、例えば金利の変動状況を踏まえつつ短期の債券の発行を行うなど、更なる調達の多様化を図る。

3 業務コストの縮減

外部委託、集約化、ITの活用等により業務運営全体の効率化を推進するとともに、市中金利の動向を踏まえた上で安定的に低利での資金調達を

行うことにより、業務コストを可能な限り縮減する。このうち、一般管理費（退職手当を除く人件費を含む。）については、前中期目標期間の最終年度（平成 21 年度）と比較して、本中期目標期間中に 3 %を上回る削減を行う。

4 入札及び契約の適正化の推進

契約について、「独立行政法人の契約状況の点検・見直しについて」（平成 21 年 11 月 17 日閣議決定）に基づき、競争性のない随意契約の見直しを更に徹底して行うとともに、一般競争入札等（競争入札及び企画競争・公募をいい、競争性のない随意契約は含まない。）についても、真に競争性が確保されているか、点検・検証を行い、取組状況を公表する。

5 積極的な情報公開

機構の業務運営に関する透明性の確保を図り、機構が行う業務についての説明責任を果たすため、次に掲げる取組を実施することにより、積極的な情報公開を行う。その際、広く国民に対し広報に努めるとともに、投資家や研究者が必要とする情報についても積極的な情報開示に努める。さらに、会社に対しても、積極的な情報開示を促す。

財務内容の公開

財務情報の透明性の確保を図るため、財務諸表等を積極的に公開する。その際、セグメント情報について、可能な限り詳細に示す。

また、債券の発行に伴い作成する債券説明書については、ホームページに掲載する。

資産の保有及び貸付状況の公開

高速道路に係る道路資産の保有及び貸付状況（保有及び貸付延長、貸付先、貸付期間等）をホームページに掲載する。

債務の返済状況の公開

債務返済の計画と実績の対比等の情報について、差異の根拠、分析等も含め、内容を公表する。

債務返済の見通しの根拠の公開

協定に基づいて策定される最新の知見による債務返済の見通しに関する根拠（金利、交通量、収入、経済動向等）について公表する。

費用の縮減状況等の公開

高速道路の新設、改築及び修繕に関するコスト縮減の情報について、債務引受額、コスト縮減額、助成額及び会社の経営努力の内容を公表する。

また、会社の協力を得て、会社が行う高速道路の維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減の内容及び利便性の向上を示す客観的な指標を公表する。

評価及び監査に関する事項

年度業務実績評価、政策評価の機構に関する部分、行政監察結果等に

ついて、国民が利用しやすい形で、情報の提供を行う。

ホームページ等の充実

前中期計画と同様、上記 から の情報提供に当たっては、各事務所に備え置き一般の閲覧に供するとともに、ホームページに掲載し、積極的な情報公開に努める。なお、英語版についても、迅速な更新に努める。

また、道路利用者の利便性を高めるため、会社と共同し、高速道路料金施策についての総括的なページとして、充実を図る。

業務パンフレット等による広報

機構の目的や業務の内容について、パンフレット等を活用することにより、情報の提供を行う。

6 業務評価の実施

業務の効率性及び透明性の向上を図るため、債務の返済状況を始めとし、業務全体について定期的に自己評価を行い、その結果を公表する。また、その結果を踏まえ、必要に応じて、適切な措置を講ずる。

国民に対して提供するサービスその他の業務の質の向上に関する目標を達成するためとるべき措置

機構は、協定に基づき、会社と連携協力しつつ、以下に掲げる高速道路に係る道路資産の保有及び貸付け、債務の返済等の業務を適切に実施することにより、高速道路に係る国民負担の軽減を図るとともに、国民が良好な高速道路網を活用できるよう、会社による高速道路事業の円滑な実施を支援する。

1 高速道路に係る道路資産の保有、貸付け

道路資産台帳を作成し、これを適切に更新することにより、機構が保有し、会社に貸し付けている高速道路に係る道路資産の内容を適正に把握する。

道路資産の貸付けに当たっては、会社が、その資産の適切な保全に配慮しつつ、適切に良好な状態に保つように維持し、修繕することを十分に確認することとする。また、中期目標期間中、会社と、貸し付けた道路資産の維持、修繕その他の管理の実施状況について適切に連絡、確認を行うとともに、情報公開に努める。

2 承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済

会社と締結する協定においては、次のとおりとする。

会社に対する道路資産の貸付けに係る貸付料については、機構が収受する占用料その他の収入と併せて、債務の返済に要する費用等を機構の設立後 45 年以内に償うものとなるよう定める。

また、毎事業年度の貸付料の額は、会社が徴収する料金収入から高速道路の管理費を控除することにより算定することとし、将来における料金収入及び管理費を見通した上で、その計画値をもって算出する。

承継債務及び会社から引き受けた債務の早期の確実な返済を実施するため、次に掲げる点に留意し、債務の管理を適切に実施することとし、機構の有利子債務残高について、中期目標期間の期末時点において 32.0 兆円以下とする。

なお、上記の期末時点の有利子債務残高には、中期目標期間において会社から引き受ける有利子債務額 3.9 兆円を含む。

- 1) 高速自動車国道及び本州四国連絡高速道路（道路会社法第 5 条第 2 項第 6 号に定める高速道路をいう。以下同じ。）に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を上回らないこと。
- 2) 首都高速道路（道路会社法第 5 条第 2 項第 2 号に定める高速道路をいう。以下同じ。）、阪神高速道路（道路会社法第 5 条第 2 項第 5 号に定める高速道路をいう。以下同じ。）並びに高速自動車国道、首都高速道路、阪神高速道路及び本州四国連絡高速道路以外の高速道路に係るそれぞれの有利子債務については、毎事業年度末における機構の債務の残高が民営化時点における承継債務の総額を極力上回らないよう努めること。
- 3) 各会社が高速道路の新設、改築等に要する費用に充てるために負担した債務について機構が各会社から引き受ける額（法第 12 条第 1 項第 5 号又は第 6 号の規定による無利子貸付けにより行う災害復旧に要する費用に係るものを除く。）は、それぞれ各会社から徴収する貸付料を充てて返済することができる範囲内であること。
- 4) 全国路線網に属する高速道路（法第 13 条第 2 項に規定する全国路線網に属する高速道路をいう。以下同じ。）にあつては、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社から徴収する貸付料を充てて返済を行う債務の額を会社ごとに試算し、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。
- 5) 全国路線網に属する高速道路以外の高速道路にあつては、業務実施計画の対象となる高速道路ごとの債務について、各会社から徴収する貸付料を充てて行われるそれぞれの返済の達成状況を把握し、その内容を公表すること。

債務の返済に充当する道路資産の貸付料及び機構が収受する占用料その他の収入の確保を図り、一方で、低利での円滑な資金調達に努めるなど、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制することとする。これらを着実に実施することにより、債務の早期の確実な返済を図る。

金利、交通量等の変動を常時注視し、債務返済の見通しについて、できる限り定量的に把握することを通じて、適切な債務の残高の管理に努める。

- 3 会社が高速道路の新設、改築、修繕又は災害復旧に要する費用に充てる

ために負担した債務の引受け

会社から引き受けることとなる債務の限度額（以下「債務引受限度額」という。）のうち新設及び改築に係るものについては、協定において、供用予定区間を単位とすることを基本とし、適正な額を設定する。

修繕に係る債務引受限度額を設定する場合は、修繕時期及び施設の長期的な健全性を考慮して当該限度額の設定単位を定め、その単位ごとに適正な額を設定する。

債務引受限度額を見直す場合には、見直し前の額を基準に、その算出の基礎となった工事の内容、物価又は金利等の条件の変動状況を考慮し、適正な額を設定する。

会社から債務を引き受ける際には、対象となる道路資産に対し、当該引受額が適正な額であることを十分に確認する。

道路資産が機構に帰属する場合には、当該道路資産の内容の確認を適正に実施する。

4 会社に対する首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための無利子貸付け

国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から交付される首都高速道路又は阪神高速道路の新設、改築又は修繕のための出資金又は補助金について、国等と緊密な連携の下、これらの資金を財源とした会社に対する適切な無利子貸付けの貸付計画を策定するとともに、当該出資金又は補助金が交付された場合には、会社による事業が速やかに実施されるよう、国、当該出資地方公共団体及び会社と協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

5 会社に対する災害復旧のための無利子貸付け

国又は首都高速道路若しくは阪神高速道路に係る出資地方公共団体から災害復旧に要する費用に充てる資金の一部に充てるべきものとして補助金が交付された場合には、会社による速やかな災害復旧及び安全かつ円滑な交通の確保に資するよう、国、当該出資地方公共団体及び会社とも協力し、効率的な事務手続に努めることとし、遅滞なく会社に対し無利子貸付けを実施する。

6 高速道路の新設、改築、維持、修繕その他の管理に要する費用の縮減を助長するための仕組み

コストの縮減は国民負担の軽減に寄与するものであり、その成果は国民に還元されるべきものであることから、会社が、適正な品質や管理水準を確保した上で高速道路の新設、改築及び修繕に係る債務引受額の縮減を行うよう、協定において、会社の経営努力によって生じる縮減額の一部に相当する額について、会社に対して助成を行う仕組みを適正に運用する。また、貸付料の額を固定することにより、維持、修繕その他の管理に要する費用（債務引受額に係るものを除く。）の縮減が、直接会社の業績に反映

される仕組みとし、協定の適切な見直しを通じてその成果を国民に還元する。

7 道路整備特別措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務

措置法に基づく道路管理者の権限の代行その他の業務について、現地の状況を熟知している会社その他の関係機関と密接な連携を図りつつ、通行止め等の行政措置を遅滞なく実施する。この手続を適正かつ効率的に行うため、会社と協力して情報連絡体制を構築する。

また、道路占用又は高速道路への連結の許可に当たっては、適切な道路管理を確保しつつ、道路を利用した国民へのサービス向上が図られるよう、制度の適切な運用に努める。

なお、その事務手続の在り方については、継続的に点検を行い、必要に応じて見直しを実施する。

8 本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法に規定する業務

本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に関する特別措置法（昭和 56 年法律第 72 号）に規定する業務の実施に当たっては、本州四国連絡高速道路株式会社と連携を図りつつ、本州四国連絡橋の建設に伴う一般旅客定期航路事業等に係る影響の軽減を図る。

9 本州四国連絡鉄道施設に係る業務

本州と四国を連絡する鉄道施設（以下「本州四国連絡鉄道施設」という。）について、鉄道事業者から当該施設の管理費用等に充てるために必要な利用料を確実に徴収し、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、安全かつ円滑な列車の運転を確保するため必要な当該施設の管理を行う。

本州四国連絡鉄道施設について災害が発生したときは、本州四国連絡高速道路株式会社の協力を得て、速やかな復旧を行う。

10 業務遂行に当たっての取組

業務遂行に当たっては、以下の取組を実施し、国民に対するサービスの向上、高速道路の利用促進及び技術開発への貢献に努める。

国及び出資地方公共団体並びに会社との緊密な連携の推進

国及び出資地方公共団体並びに会社の協力を得て、円滑に業務を実施するため、これら関係機関と積極的に情報及び意見の交換を行うなど、緊密な連携を図る。

高速道路事業の総合的なコストの縮減

協定の締結又は見直しに際しては、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理について、会社の継続的かつ自律的な効率化を促し、これらに係るコスト縮減努力が図られるよう工夫する。

高速道路の利用促進

債務の返済に要する費用等を機構の設立後 45 年以内に償う前提で、必要な高速道路網の整備と併せ、より高速道路の利用を促進する施策を推進するよう会社に促す。

なお、高速道路利便増進事業について、会社と協力して交通状況、減収額、利用者の利便性等を把握し、必要に応じて計画の変更を行いつつ、効果的に運用する。

高速道路事業に関する新技術の開発等の促進

費用の縮減を助長するための仕組みを通じて、会社に対し、高速道路の新設、改築、維持、修繕、災害復旧その他の管理に当たったコスト縮減、安全性や資産価値の向上等を図るための新技術の開発等を促す。

環境への配慮

環境への負荷の低減に配慮した調達を推進する。

なお、環境物品等の調達については、国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律（平成 12 年法律第 100 号）に基づき行うこととし、中期目標期間中における特定調達品目については、国が定めた「環境物品等の調達の推進に関する基本方針」に規定された判断の基準を満たしたものを（特定調達物品等）を 100% 調達する。

また、会社に対し、高速道路の整備や料金施策等の実施に際して、環境の保全と創出に配慮するよう促す。

危機管理

地震、風水害、大規模な交通事故等により高速道路の供用に重大な影響を与える事態が発生した場合には、防災業務計画等に基づき、重要業務を遅滞なく執行するとともに、会社及び関係行政機関と協力して、迅速かつ的確な情報収集、伝達等の措置を講ずる。

特に、大規模災害等により東京本部で重要業務の継続が困難な場合には、関西業務部において代行する。

また、会社及び関係行政機関と連携し、当該事態を想定した訓練を年 1 回以上実施するとともに、災害に備えた機構独自の非常時参集訓練（不定時）や重要業務の継続訓練等を適宜実施することにより、発災時に備える。

予算（人件費の見積りを含む。）、収支計画及び資金計画

1 財務体質の強化

債務の早期の確実な返済を図るため、次の取組を実施する。

協定の締結又は見直しに当たっては、業務の実施状況を勘案し、おおむね 5 年毎に協定の内容の検討を行い、金利、交通量等の見通しを最新のデータ及び手法を用いて適切に把握するなど、社会情勢の変化等に的確に対応する。

債務の計画的な返済に必要な毎事業年度の貸付料は機構債務の返済財源の大宗を占めることから、機構と会社の両者の合意に基づく協定の締

結時及び機構に対する国土交通大臣の業務実施計画の認可時における審査過程等を通じ、適正性の審査を厳格に行うとともに、確実に貸付料を収受するなど、業務活動による収入の確保を図る。

業務運営全体の効率化を推進するとともに、国民負担の最小化を図るために、安定的に低利での円滑な資金調達に努めるなど、調達資金に係る金利コストを低減させるとともに、徹底した業務コストの縮減を進め、債務返済以外の支出を抑制する。

- 2 予算（別表1のとおり）
- 3 収支計画（別表2のとおり）
- 4 資金計画（別表3のとおり）

短期借入金の限度額

一時的な資金不足等に対処するため、短期借入金の限度額は、単年度9,600億円とする。

重要な財産を譲渡し、又は担保に供しようとするときは、その計画
該当なし

剰余金の使途
なし

その他主務省令で定める業務運営に関する事項

- 1 施設及び設備に関する計画
該当なし
- 2 人事に関する計画
方針
 - 1) 個々の職員の勤務成績及び法人の業務実績を処遇に反映させるとともに、機構職員に必要な業務リスク管理等の知識及び能力の養成に努める。
 - 2) 定員の抑制に取り組みつつ、人員の適正な配置により業務運営の効率化を図る。
人員に関する指標
常勤職員数を85人とし、中期目標期間中を通じて人員の抑制を図る。

人件費に関する指標

「簡素で効率的な政府を実現するための行政改革の推進に関する法律」(平成18年法律第47号)に基づく平成18年度から5年間で、5%以上を基本とする削減等の人件費に係る取組を引き続き着実に実施し、さらに、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針2006」(平成18年7月7日閣議決定)に基づき、平成23年度まで人件費改革の取組を継続するとともに、中期目標期間を通じて国家公務員に準じた人件費縮減の取組を行う。

また、給与水準の適正化については、国家公務員の給与構造改革を踏まえた給与体系の見直し、管理職の削減、配置の適正化を含めた組織体制の見直しを図ることなどにより、引き続き着実にその取組を進めるとともに、その検証結果や取組状況を公表する。

- 3 機構法第二十一条第三項に規定する積立金の用途
本州と四国を連絡する鉄道施設の管理を行う業務とする。

日本高速道路保有・債務返済機構中期計画の予算等(平成22年度～平成24年度)

【総表】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	5,311,855
道路業務収入	5,308,897
鉄道業務収入	2,958
政府等出資金受入	465,750
政府等補助金受入	78
債券及び借入金	5,300,996
社会資本整備事業収入	3,047
業務外収入	24,808
計	11,106,534
支出	
債務返済費	10,711,750
東京湾横断道路償還金	29,091
無利子貸付金	225,750
業務管理費	8,769
高速道路管理費	5,190
鉄道施設管理費	3,579
一般管理費	4,771
人件費	2,932
物件費	1,839
業務外支出	138,721
計	11,118,852

【人件費の見積り】

人件費のうち、役員報酬並びに職員基本給及び職員諸手当の合計額は2,556百万円である。

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	5,370,499
経常費用	5,345,653
道路貸付業務費	2,907,139
鉄道施設利用業務費	26,880
一般管理費	4,691
人件費	2,940
経費	1,751
財務費用	2,279,136
道路資産取得関連費用	127,806
雑損	0
臨時損失	24,846
収益の部	6,018,439
経常収益	5,090,400
受取貸付料	5,044,769
占用料収入	5,054
連結料収入	6,510
受取施設利用料	2,825
その他の売上高	57
補助金等収益	68
資産見返負債戻入	6,570
鉄道施設建設見返債務戻入	24,538
財務収益	9
臨時利益	928,039
当期純利益	647,940
前中期目標期間繰越積立金取崩額	76
当期総利益	648,016

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	11,277,507
業務活動による支出	2,608,028
管理費支出	152,261
その他支出	2,455,767
投資活動による支出	0
財務活動による支出	8,510,847
次期中期計画目標期間への繰越金	158,632
資金収入	11,277,507
業務活動による収入	5,314,372
投資活動による収入	0
財務活動による収入	5,766,746
前期よりの繰越金	196,389

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

日本高速道路保有・債務返済機構中期計画の予算等(平成22年度～平成24年度)

【高速道路勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	5,308,897
道路業務収入	5,308,897
政府等出資金受入	465,750
債券及び借入金	5,300,996
社会資本整備事業収入	3,047
業務外収入	24,799
計	11,103,489
支出	
債務返済費	10,711,750
東京湾横断道路償還金	29,091
無利子貸付金	225,750
業務管理費	5,190
高速道路管理費	5,190
一般管理費	4,737
人件費	2,910
物件費	1,827
業務外支出	138,664
計	11,115,182

【人件費の見積り】

人件費のうち、役員報酬並びに職員基本給及び職員諸手当の合計額は2,536百万円である。

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	5,343,582
経常費用	5,318,736
道路貸付業務費	2,907,139
一般管理費	4,654
人件費	2,914
経費	1,740
財務費用	2,279,136
道路資産取得関連費用	127,806
雑損	0
臨時損失	24,846
収益の部	5,990,310
経常収益	5,062,903
受取貸付料	5,044,769
占用料収入	5,054
連結料収入	6,510
その他の売上高	0
資産見返負債戻入	6,570
財務収益	0
臨時利益	927,407
当期純利益	646,728
当期総利益	646,728

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	11,261,575
業務活動による支出	2,604,335
管理費支出	148,591
その他支出	2,455,744
投資活動による支出	0
財務活動による支出	8,510,847
次期中期計画目標期間への繰越金	146,394
資金収入	11,261,575
業務活動による収入	5,311,327
投資活動による収入	0
財務活動による収入	5,766,746
前期よりの繰越金	183,502

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

日本高速道路保有・債務返済機構中期計画の予算等(平成22年度～平成24年度)

【鉄道勘定】

別表1 予算

(単位:百万円)	
区分	金額
収入	
業務収入	2,958
鉄道業務収入	2,958
政府等補助金受入	78
業務外収入	9
計	3,045
支出	
業務管理費	3,579
鉄道施設管理費	3,579
一般管理費	35
人件費	23
物件費	12
業務外支出	57
計	3,670

【人件費の見積り】

人件費のうち、役員報酬並びに職員基本給及び職員諸手当の合計額は20百万円である。

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

別表2 収支計画

(単位:百万円)	
区分	金額
費用の部	26,917
経常費用	26,917
鉄道施設利用業務費	26,880
一般管理費	37
人件費	25
経費	11
臨時損失	0
収益の部	28,129
経常収益	27,497
受取施設利用料	2,825
その他の売上高	57
補助金等収益	68
鉄道施設建設見返債務戻入	24,538
財務収益	9
臨時利益	632
当期純利益	1,212
前中期目標期間繰越積立金取崩額	76
当期総利益	1,288

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。

別表3 資金計画

(単位:百万円)	
区分	金額
資金支出	15,931
業務活動による支出	3,693
管理費支出	3,670
その他支出	23
投資活動による支出	0
次期中期計画目標期間への繰越金	12,238
資金収入	15,931
業務活動による収入	3,045
投資活動による収入	0
前期よりの繰越金	12,886

(注)単位未満端数四捨五入のため、計において一致しないことがある。